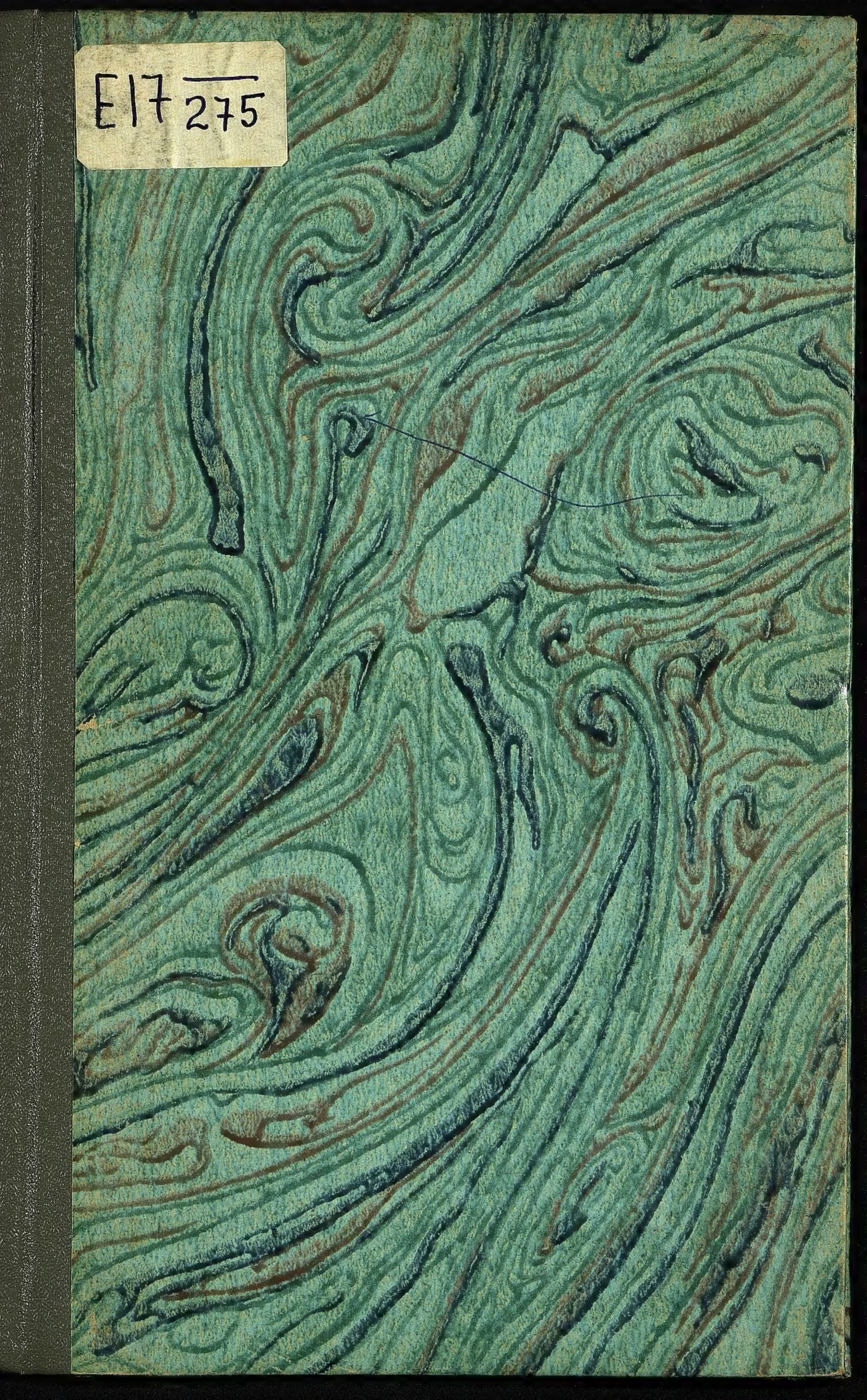
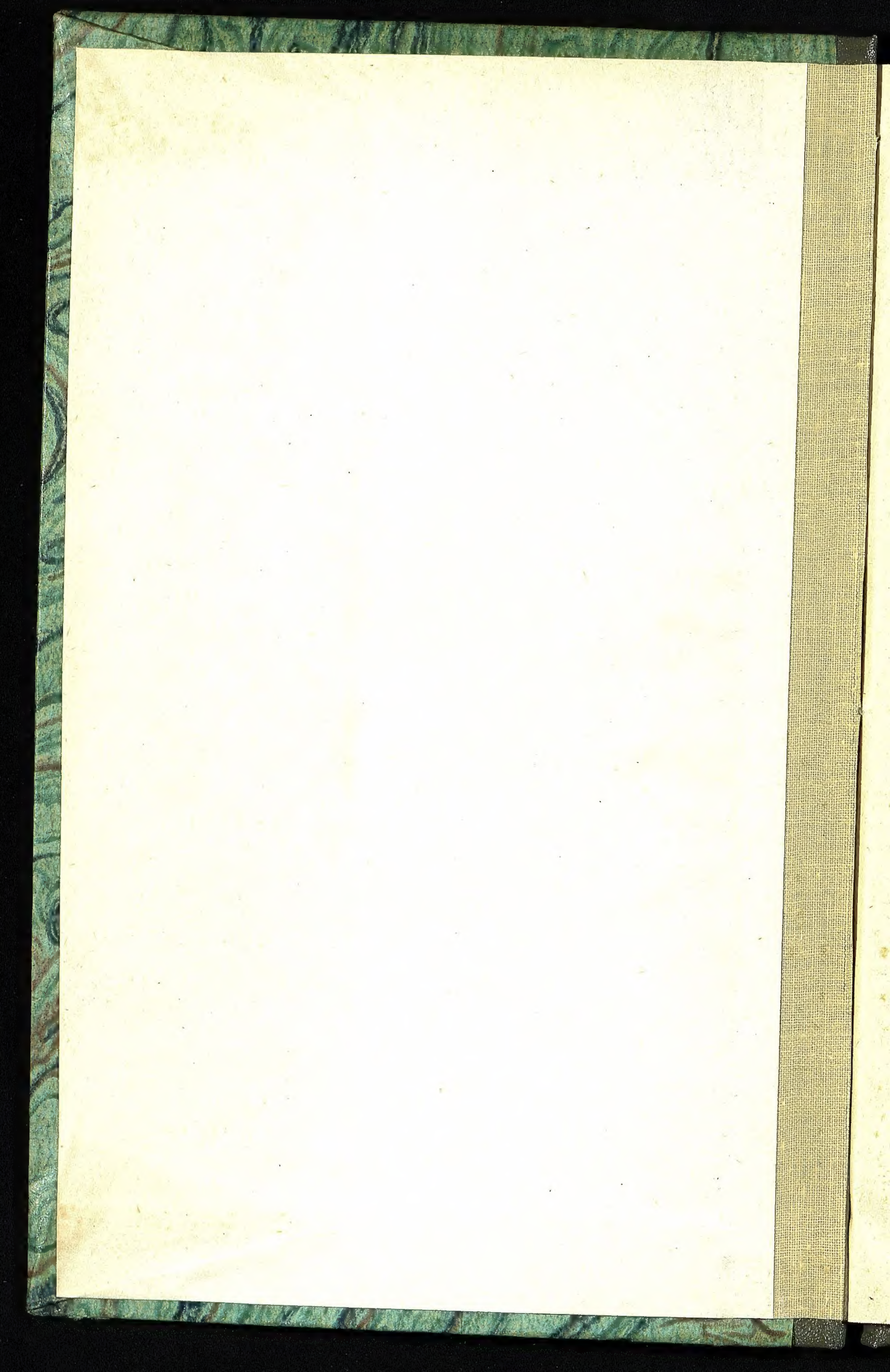
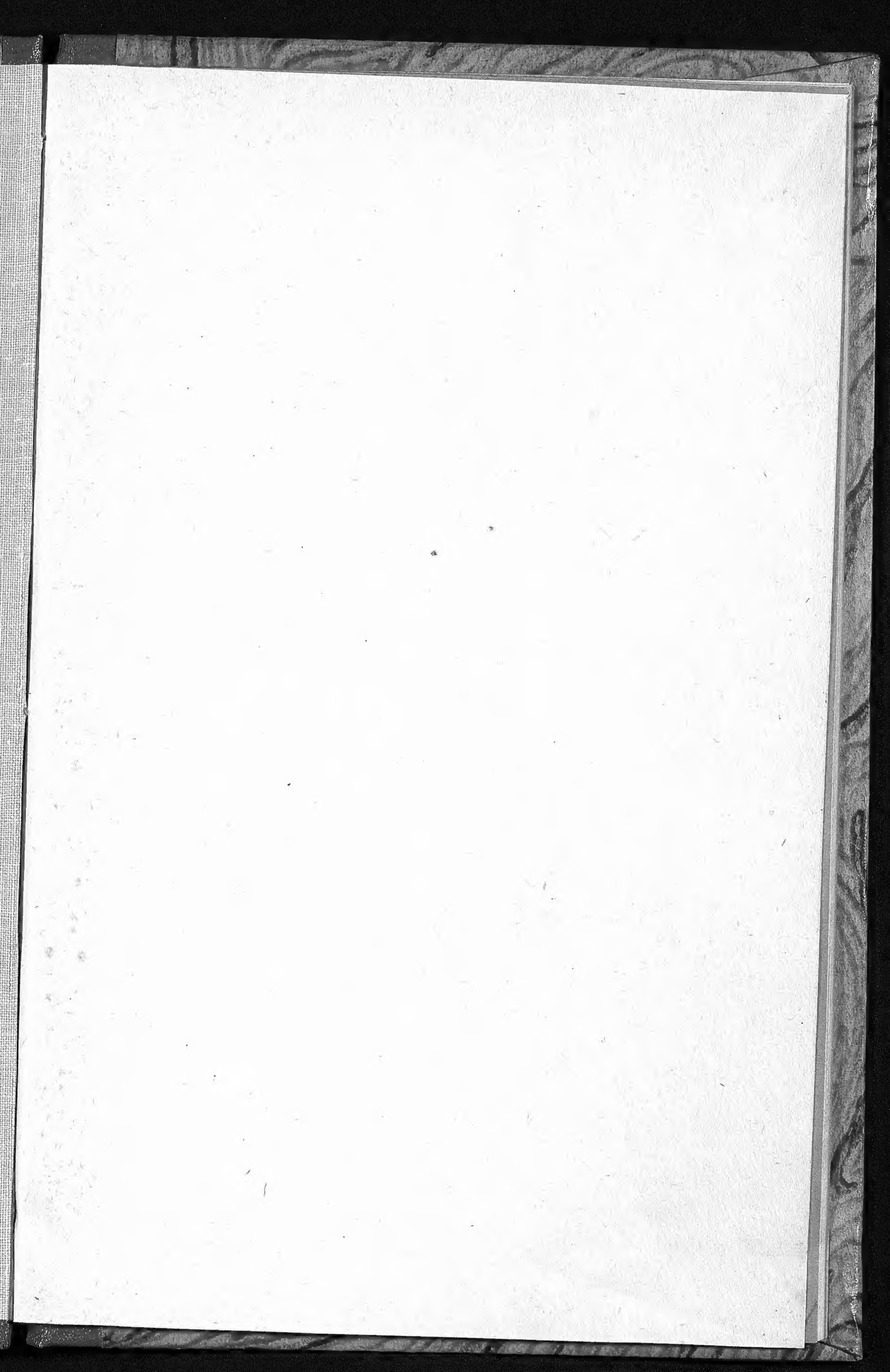
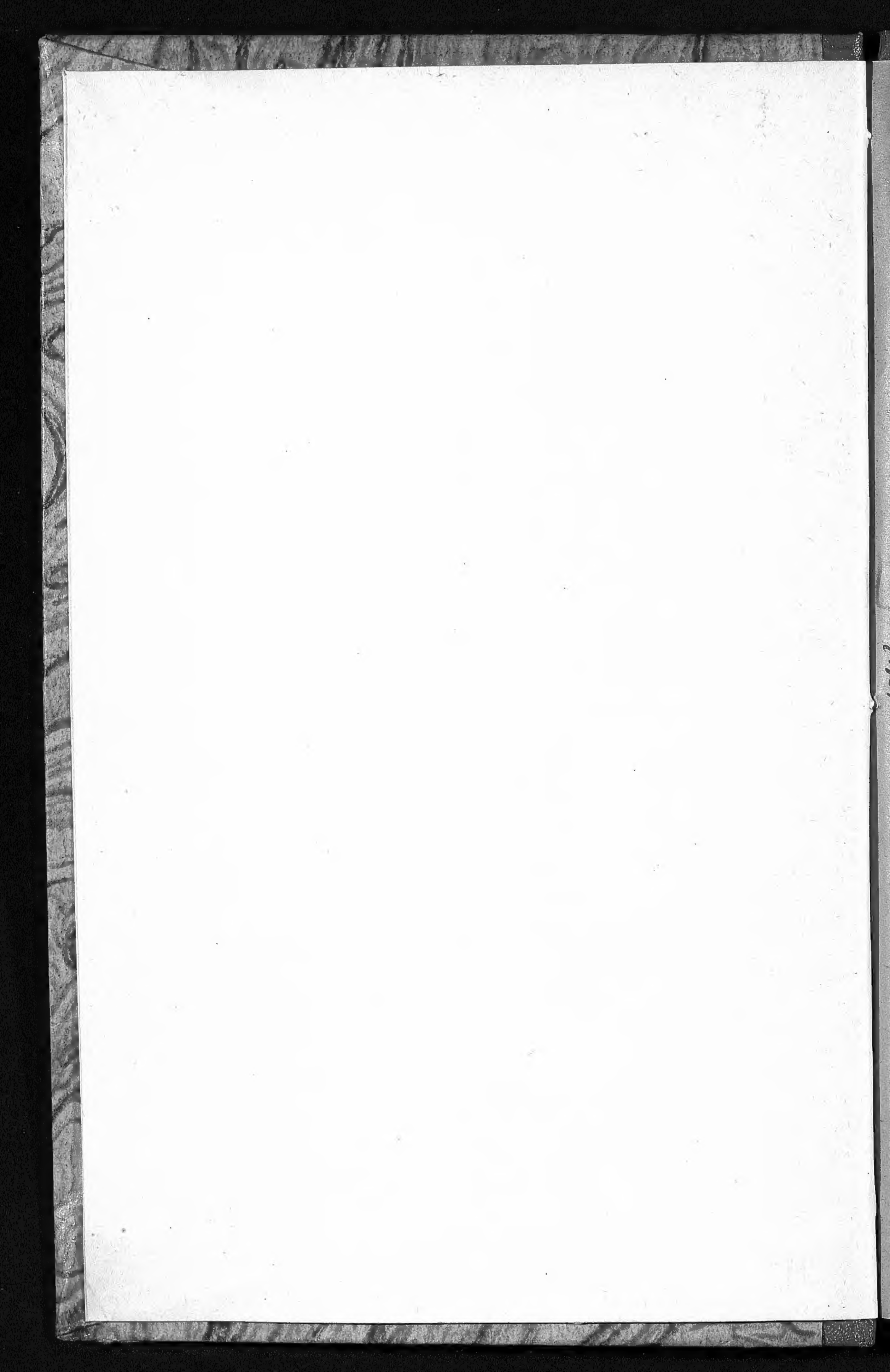






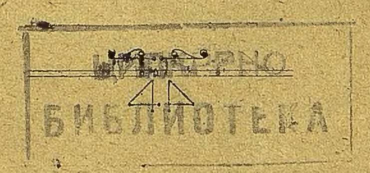


Всероссійскій Союзъ Городовъ.

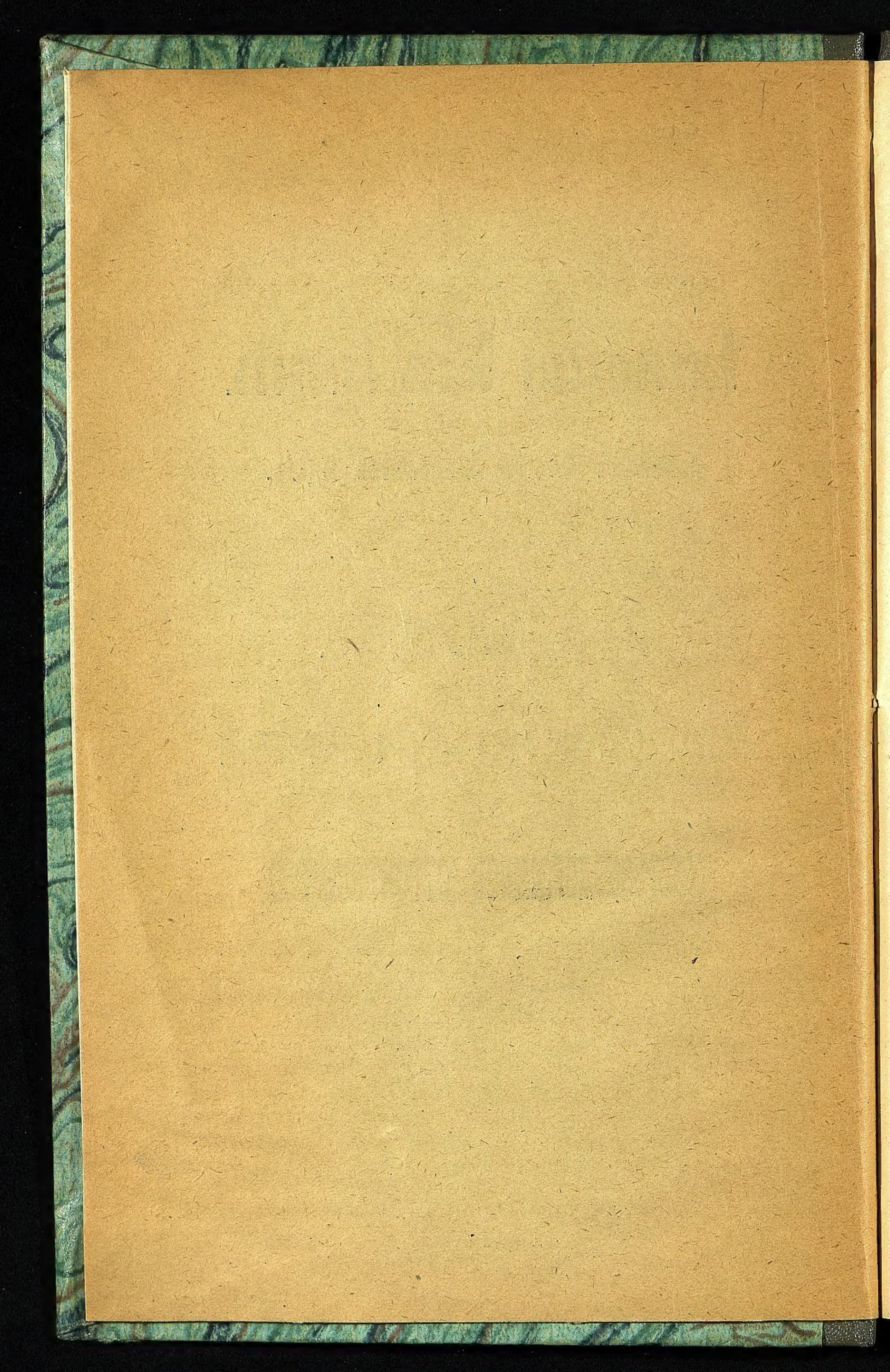
Воронежскій Областной Экономическій Отдѣлъ.

И. В. Шауровъ.

Воронежскій край и желѣзнодорожное строительство



ВОРОНЕЖЪ.
Типографія Городской Управы.
1916 г.



Воронежскій край и желѣзнодорожное строительство.

1.

Постройка новыхъ путей.

Въ теченіе послѣдняго года вопросъ о недостаточности транспортныхъ средствъ сдѣлался однимъ изъ наиболѣе жгучихъ вопросовъ русской жизни Потребность въ перевозкахъ стала возрастать въ такой степени, что всѣ усилія поднять транспортъ на возможную высоту путемъ увеличенія количества самыхъ транспортныхъ средствъ и достиженія наиболѣе интенсивнаго пользованія ими—оказались не въ состояніи не только вполнѣ, но даже и частично удовлетворить ее. Какъ мы теперь знаемъ изъ свѣдѣній, офиціально опубликованныхъ М П. С., транспортная способность желѣзныхъ дорогъ не только не уменьшилась сравнительно съ временемъ, предшествовавшимъ войнѣ, но напротивъ значительно возрасла. Несомнѣнно поэтому, что на лицо имѣется чрезвычайно интенсивный ростъ потребностей въ перевозкахъ Для всѣхъ вполнѣ ясно, что ростъ этотъ въ будущемъ отнюдь не сможетъ сократиться, а напротивъ—въ условіяхъ мирнаго времени новыя требованія жизни сдѣлаютъ потребность въ транспортныхъ средствахъ еще болѣе жгучей. Ростъ производительныхъ силъ страны, наблюдающіяся уже въ настоящее, во многихъ отношеніяхъ неблагопріятное для него время, по окончаніи войны двинется ускореннымъ темпомъ. Мы ожидаемъ у насъ въ Россіи и значительнаго развитія всѣхъ отраслей промышленности и повышенія уровня сельскохозяйственной культуры, а вмѣстѣ съ тѣмъ и развитія торговыхъ оборотовъ. Мы хотимъ достигнуть того, чтобы своими средствами удовлетворить по возможности всѣ свои потребности и, поскольку представится возможнымъ, развить нашъ вывозъ за границу. Разумѣется, что такое развитіе народнаго хозяйства можетъ въ дѣйствительности имѣть мѣсто лишь при наличности новыхъ достаточныхъ транспортныхъ средствъ. Хорошо зная недостаточность ихъ до войны, особено въ нашемъ районѣ, гдѣ не рѣдко случалось, что станціи

на цѣлый годъ закрывались для пріема грузовъ, мы, готовясь къ будущему, должны теперь же опредѣлить нашу потребность въ новыхъ путяхъ сообщенія, опредѣлить свойство и наиболѣе цѣлесообразное направленіе этихъ путей.

Уже въ теченіе продолжительнаго времени, какъ при М. П. С., такъ и въ другихъ вѣдомствахъ и на мѣстахъ, работаютъ различныя комиссіи и совѣщанія, намѣчающіе новые пути, а весьма многія Правительственныя, общественныя и частныя учрежденія давно и настойчиво возбуждаютъ и поддерживаютъ ходатайства о тѣхъ или иныхъ необходимыхъ имъ путяхъ. Необходимо и Воронежскому краю, его общественнымъ учрежденіямъ также немедленно и серьезно заняться вопросомъ о наиболѣе необходимыхъ для края новыхъ путяхъ, тщательно разработать ихъ направленіе и со всей настойчивостью и энергіей добиваться передъ подлежащими учрежденіями того, чтобы въ предстоящій періодъ, повидимому весьма интинсивнаго дорожнаго строительства, нужды Воронежскаго края не остались бы забытыми и не были бы нарушены его интересы. Прежде, чѣмъ подойти къ вопросу о томъ, какіе же именно пути являются сейчасъ для насъ наиболѣе необходимыми, слѣдуетъ бросить бѣглый взглядъ на то, что представляетъ изъ себя въ данный моментъ Воронежскій край и г. Воронежъ въ частности и что можетъ ожидать его въ ближайшемъ будущемъ.

2.

Г. Ворснежъ и Воронежскій край.

Воронежская губернія расположена въ центрѣ Великорусской части черноземной полосы и по своимъ природнымъ условіямъ является одною изъ наиболѣе богато одаренныхъ губерній Россіи для развитія различныхъ отраслей сельскаго хозяйства. Несомнѣнно, что основнымъ источникомъ богатства края является въ настоящее время и вѣроятно будетъ служить еще на долго и въ будущемъ - земледѣліе. Поэтому, Воронежскій край приходится разсматривать прежде всего, какъ районъ, призванный произведеніями своего сельскаго хозяйства, обслуживать тѣ районы Россіи, которые нуждаются въ подвозѣ продовольствія, а также доставлять сельско-хозяйственные продукты для заграничнаго экспорта. Эту роль Воронежскій край игралъ и до настоящаго времени,

отправляя на Сѣверъ Россіи муку, растительное масло, а также отправляя за границу черезъ Балтійскіе порты хлѣбъ, яйца, битую птицу и изъ южныхъ уѣздовъ—хлѣбъ воднымъ путемъ черезъ Ростовъ. Въ настоящее время мѣропріятія, принимаемыя Земствомъ и Министерствомъ Земледѣлія, имѣютъ цѣлью увеличить производительность сельско-хозяйственной культуры края; усилія эти уже даютъ извѣстные плоды и нѣтъ сомнѣнія, что постепенно подъемъ сельско-хозяйственной культуры будетъ имѣть своимъ результатомъ крупное увеличеніе вывоза сельско-хозяйственныхъ продуктовъ изъ предѣловъ Воронежскаго края. Принимая во вниманіе географическое положеніе Воронежской губерніи, лежащей почти цѣликомъ въ области пшеничной культуры, Воронежскій край слѣдуетъ признать подающимъ наибольшія надежды въ области развитія сельскаго хозяйства по сравненію съ прилегающими къ ней другими черноземными Великорусскими губерніями Курской, Орловской и Тамбовской.

Какъ земледѣльческій районъ, Воронежскій край будетъ, конечно, имѣть полную возможность широко развить промышленность по переработкѣ своихъ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ, если для края этого будутъ созданы условія, способствующія развитію такой промышленности. Такими условіями прежде всего должны являться пути сообщенія, которые создавали бы возможность правильной концестраціи продуктовъ, дешеваго подвоза топлива и удобнаго вывоза переработанныхъ товаровъ При наличности этихъ условій въ Воронежскомъ краѣ могли бы получить дальнѣйшее весьма широкое развитіе промышленности—маслобойныя и мукомольныя, которыя уже и въ данный моментъ значительно развиты въ краѣ. Идеаломъ развитія мукомольной промышленности въ краѣ явилось бы переработка всего зерна, подлежащаго экспорту изъ Воронежской губерніи и тяготѣющихъ къ ней сосѣднихъ районовъ. Едва ли можно сомнѣваться въ томъ, что послѣ войны усилія наши будутъ заключаться въ томъ, чтобы по мѣрѣ возможности вывозить за границу не сырой продуктъ, а въ переработанномъ видѣ, то-есть не зерновой хлѣбъ, а муку. Маслобойная промышленность края также имѣетъ большую будущность при развитіи въ краѣ болѣе широкой и правильной культуры масличныхъ растеній, а также при созданіи новыхъ заводовъ, перерабатывающихъ масло въ другіе про-

дукты (сололиновые, мыловаренные заводы и т. д) Наконецъ Воронежскій край представляется вполнѣ благопріятнымъ для самаго широкаго развитія сахарной промышленности и представляется совершенно несомнѣннымъ, что въ будущемъ, при увеличившемся спросѣ на сахаръ и созданіи въ краѣ болѣе благопріятныхъ общихъ условій для развитія промышленности, число сахарныхъ заводовъ въ краѣ должно сильно возрасти. Разумѣется, кромѣ перечисленныхъ выше наиболѣе крупныхъ видовъ промышленности, обрабатывающей продукты сельскаго хозяйства Воронежскаго края, здѣсь могутъ развиться и различные другіе виды ея.

Что касается ископаемыхъ, то по имѣющимся даннымъ можно было бы отмѣтить добычу и переработку особенно высокихъ и цѣнныхъ сортовъ глины, а въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ губерніи возможно созданіе цементныхъ заводовъ. Такова хозяйственная картина Воронежской губерніи, намѣченная лишь въ самыхъ общихъ чертахъ, поскольку это является необходимымъ для обсужденія въ дальнѣйшемъ плана желѣзнодорожнаго строительства въ краѣ

Теперь надлежитъ сдѣлать такой же бѣглый обзоръ самого города Воронежа въ его настоящемъ и перспективы на будущее.

Произведенная въ текущемъ году Воронежскимъ Городскимъ Управленіемъ перепись населенія города и пригородовъ отмѣчаетъ крупный ростъ Воронежа за послѣднія десятилѣтія. Ростъ этотъ несомнѣнно обусловленъ весьма замѣтнымъ развитіемъ промышленной и торговой жизни города за послѣдній періодъ.

Въ губерніи городъ Воронежъ является единственнымъ значительнымъ центромъ, такъ какъ всѣ уѣздные города весьма невелики и имѣютъ лишь мѣстное значеніе. Но кромѣ того Воронежъ является крупнѣйшимъ центромъ Великорусской части черноземной полосы и притомъ по сраненію съ прочими ея губернскими центрами, расположенъ въ болѣе выгодныхъ географическихъ условіяхъ: онъ лежитъ южнѣе, болѣе отдаленъ отъ крупнѣйшихъ центровъ и лежитъ на естественномъ водномъ пути первостепеннаго значенія, прорѣзающемъ восточную часть черноземной полосы Россіи и выходящемъ въ открытое море Съ точки зрѣнія исторической Воронежъ слѣдуетъ разсматривать, какъ центръ культуры Восточной половины черноземнаго края. Эти данные обезпечиваютъ Во-

ронежу исключительную возможность развитія его, какъ центра торговаго, какъ центра промышленнаго, призваннаго обслуживать нужды всего прилегающаго края, и какъ центра культуры.

Все, что выше было сказано о промышленности Воронежской губерніи, все это особенно примѣнимо къ городу Воронежу, который имѣетъ всѣ данные сосредоточить вокругъ себя значительную часть промышленности края. Слѣдуетъ признать, что въ данный моментъ положеніе города Воронежа въ смыслѣ обезпеченія путями сообщенія обстоитъ чрезвычайно печально: мимо Воронежа проходитъ желѣзная дорога, соединяющая Ростовъ съ Москвой далеко не прямыми путями. Дорога эта соединена съ Воронежемъ семиверстной вѣткой отъ станціи Отрожка и кромѣ того Воронежъ соединенъ желѣзной дорогой съ Курскомъ. Желѣзнодорожныя линіи, прорѣзающія Россію съ Запада на Востокъ и выходящія къ Волгѣ—Балашовская и Царицынская минуютъ Воронежъ, проходя отъ него въ разстояніи около ста верстъ къ Сѣверу и къ Югу. Линія Москва—Ростовъ настолько слабо удовлетворяла потребности района, что какъ было выше сказано, станціи ея бывали цѣлый годъ закрыты для пріема грузовъ. Водный путь до послѣдняго момента былъ совершенно неприспособленнымъ къ судоходству. Такое положеніе для развитія крупнаго центра нельзя не признать весьма неблагопріятнымъ и тѣмъ не менѣе Воронежъ все таки развивался вопреки неблагопріятнымъ условіямъ именно потому, что естественныя условія его мѣстоположенія и окружающаго района требовали его развитія. Воронежъ нынѣ является однимъ изъ крупнѣйшихъ въ Россіи центровъ хлѣбной торговли. Территоріально районъ Воронежской хлѣбной биржи, если опредѣлить его согласно даннымъ, приводимымъ въ изданіи Министерства Путей Сообщенія «районъ желѣзной дороги Харьковъ—Пенза—Инза»—значительно превышаетъ районы сосѣднихъ биржъ Тамбовской, приблизительно въ пять разъ, Борисоглѣбской и Харьковской приблизительно въ три раза и Курской приблизительно въ два раза. Какъ торговый центръ, далѣе Воронежъ является средоточіемъ экспорта изъ всего прилегающаго края яицъ и домашней птицы. Какъ промышленный центръ, Воронежъ широко развилъ у себя переработку зерновыхъ продуктовъ (мельницы, маслобойные заводы, крупорушки, просорушки), при чемъ производи-

тельность этой промышленности по даннымъ, сообщеннымъ въ настоящемъ году Воронежскому Городскому Управленію Биржевымъ Комитетомъ, достигаетъ 14000000 пудовъ въ годъ, что ставитъ Воронежъ на одно изъ первыхъ мѣстъ въ Россіи.

Наконецъ за послѣднее время Воронежъ сталъ быстро развиваться, какъ центръ механическаго производства, а въ дальнѣйшемъ вѣроятно это развитіе будетъ не менѣе успѣшно продолжаться. Въ настоящее время работаютъ механическій заводъ В. Г. Столль и К°. трубочный заводъ того же Товарищества, механическій заводъ Акціонернаго Общества Рихардъ Поле, заводъ Иванова, заводъ Оструђекъ и существуютъ крупныя мастерскія Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, строятся заводы Петичева и грандіозный казенный артиллерійскій заводъ. Предполагалась въ Воронежѣ постройка стале-литейнаго завода и несомнѣнно, что при значительномъ числѣ механическихъ заводовъ таковой долженъ будетъ возникнуть. Неизбѣжна также въ Воронежѣ постройка судостроительнаго завода для нуждъ Верхне-Донского судоходства. Таково современное положеніе Воронежа, а въ ближайшемъ будущемъ, когда онъ сдѣлается Верхне-Донскимъ портомъ и главной базой судоходства на Верхнемъ Дону, торговое и промышленное развитіе его должно пойти гораздо болѣе ускореннымъ темпомъ. Наряду съ этимъ органомъ мѣстнаго самоуправленія надлежитъ принять всѣ мѣры, чтобы обезпечить за нимъ развитіе и въ качествѣ культурнаго центра.

Приведенный хозяйственный обзоръ Воронежскаго края и города Воронежа достаточно выясняетъ ихъ обще-Государственное значеніе. Отсюда становится очевиднымъ, что при явной недостаточности желѣзнодорожныхъ путей въ краѣ, развитіе его возможно лишь при созданіи достаточнаго количества новыхъ путей.

Въ дальнѣйшемъ мы остановимся на тѣхъ отдѣльныхъ путяхъ, которые представляютъ особенную необходимость для города Воронежа и Воронежскаго края и добиваться которыхъ всемѣрно слѣдуетъ мѣстнымъ общественнымъ учрежденіямъ.

3.

Донской водный путь.

Наиболѣе важнымъ путемъ для города Воронежа и всей Воронежской губерніи несомнѣнно является естествен-

ный водный путь по рѣкамъ Дону и Воронежу. Рѣка Донъ прорѣзаетъ съ Сѣвера на Юго-Востокъ весь Воронежскій край, начиная отъ границъ Тамбовской и Орловской губерній и до Области Войска Донского возлѣ станицы Казанской. Выше Воронежа Донъ прорѣзаетъ части губерній Тульской, Рязанской, Орловской и Тамбовской. Еще въ глубокой древности рѣка Донъ представляла собою крупный торговый путь и извѣстны попытки улучшенія его судоходныхъ качествъ. При Петрѣ Великомъ и его преемникахъ верхняя часть Дона была соединена системой шлюзовъ съ бассейномъ рѣки Оки, а еще въ сравнительно недавнее время, до проведенія черезъ Воронежскую губернію желѣзныхъ дорогъ, изъ окрестностей города Воронежа большое количество товаровъ сплавлялось въ Ростовъ въ половодье. Съ проведеніемъ желѣзнодорожнаго пути отъ Москвы на Ростовъ всякое судоходство на Верхнемъ и Среднемъ Дону совершенно прекратилось и онъ совершенно опустѣлъ. Лишь въ самое послѣднее время вновь сталъ развиваться весенній сплавъ хлѣба изъ южныхъ уѣздовъ Воронежской губерніи, да установилось правильное пароходное сообщеніе на урегулированномъ участкѣ Рѣки Дона отъ станціи Лисокъ до города Павловска.

Въ настоящее время вопросъ объ урегулированіи Донского воднаго пути, на протяженіи отъ моста Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги близъ города Воронежа и до хутора Калача въ Области Войска Донского, откуда Донъ нынѣ уже приспособленъ для регулярнаго судоходства, къ счастью уже получилъ окончательное благопріятное разрѣшеніе. Вслѣдствіе усиленныхъ ходатайствъ Воронежскаго Городского Управленія — Управленіе Внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ нынѣ приступаетъ къ работамъ на всемъ вышеуказанномъ пространствѣ длиною свыше 300 верстъ и нужно надѣяться, что къ будущей навигаціи судоходство будетъ производиться по Дону до города Воронежа, хотя и въ тяжелыхъ условіяхъ. Въ дальнѣйшемъ же, путемъ постепеннаго усовершенствованія онъ будетъ приведенъ вполнѣ пригодный для правильнаго судоходства видъ. Нужно надѣяться, что на этотъ разъ Верхне-Донской вопросъ окончательно сдвинутъ съ той мертвой точки, на которой онъ оставался въ теченіе многихъ десятковъ лѣтъ.

Громадное значеніе Верхне-Донского судоходнаго пути, какъ для города Воронежа и всего Верхне-Придонскаго рай-

она, такъ и для общихъ интересовъ Государства, неоднократно служило предметомъ обсужденія и достаточно полно освѣщено въ заключеніяхъ комиссіи, созванной Министерствомъ Путей Сообщенія въ 1890 году въ трудахъ инженера А. І. Легуна, посвященныхъ Верхне-Донскому вопросу, а также въ рядѣ докладныхъ записокъ, составленныхъ въ текущемъ году при ходатайствахъ о приведеніи Верхняго Дона въ судоходное состояніе.

Въ настоящемъ докладѣ, посвященномъ спеціально желѣзнодорожному строительству, представляется, однако, необходимымъ указать на Донской водный путь въ виду того, что значеніе этого пути, по приведеніи его въ надлежащій видъ, должно быть учтено, какъ факторъ первостепенной важности при обсужденіи плановъ желѣзнодорожнаго строительства. Съ установленіемъ правильнаго воднаго пути до города Воронежа, городъ Воронежъ несомнѣнно получитъ сильнѣйшій толчокъ къ дальнѣйшему быстрому своему развитію и моментъ, съ котораго впервые установится регулярное пароходное сообщеніе города Воронежа съ Азовскимъ моремъ, слѣдуетъ считать поворотнымъ пунктомъ въ исторіи города Воронежа. Оживетъ и весь край, примыкающій къ Донскому водному пути.

Городу Воронежу необходимо во что бы то ни стало добиться тѣснаго пріобщенія къ Донскому судоходству путемъ шлюзованія и приведенія въ судоходное состояніе устьевой части рѣки Воронежа. Только при такихъ условіяхъ городъ сможетъ извлечь въ дальнейшемъ всю пользу отъ новаго воднаго пути, а Воронежскій портъ явится базой для всего Верхне-Донского воднаго пути Въ настоящее время Воренежскимъ Городскимъ Управленіемъ составляется проэтъ судоходнаго шлюза въ устьевой части рѣки Воронежа и разрабатывается проэктъ рельсоваго пути до предполагаемаго мѣста будущаго порта. Такимъ образомъ шаги въ этомъ направленіи уже предпринимаются и нѣтъ сомнѣнія въ томъ, что Министерство Путей сообщенія пойдетъ навстрѣчу городу Воронежу.

Остается указать, что въ будущемъ приспособленіе Донского воднаго пути не остановится на Воронежскомъ портѣ и будетъ дана возможность использовать для судоходства всю Верхнюю часть Дона вплоть до г. Данкова, Рязанской губерніи съ лежащими по нему городами Лебедянью, Тамбовской губерніи и городомъ Задонскомъ и расположен-

нымъ на рѣкѣ Соснѣ, вблизи ея устья городомъ Ельцомъ. Такое приближеніе Южнаго Донского воднаго пути къ центру Россіи еще расширитъ районъ, тяготѣющій къ главному Верхне-Донскому пункту —Воронежу. Возможно также, что явится надобность и въ использованіи воднаго пути по рѣкѣ Воронежу до города Липецка, въ особенности, если въ дальнѣйшемъ будетъ установлено, что въ Липецкѣ дѣйствительно сможетъ широко развиться желѣзо-дѣлательное производство. Тогда вверхъ по Воронежу пойдетъ водою съ Дона минеральное топливо, а готовый продуктъ съ заводовъ будетъ спускаться внизъ для механическихъ заводовъ г. Воронежа.

Окончивъ такимъ образомъ обзоръ Воронежской губерніи и города Воронежа, а также вновь воскресающаго естественнаго воднаго пути, переходимъ къ проэктамъ новыхъ желѣзно-дорожныхъ линій, необходимыхъ для Воронежскаго края и призванныхъ обслуживать вмѣстѣ съ тѣмъ и обще-Государственные интересы.

4.

Дорога Москва-Донецкій бассейнъ.

14 октября сего 1916 года, согласно агентскимъ телеграммамъ, Совѣтъ Министровъ утвердилъ представленіе Министра Путей Сообщенія о внесеніи въ Государственную Думу вопроса объ отпускѣ средствъ на сооруженіе средствами и распоряженіемъ казны желѣзно-дорожной линіи Москва-Донецкій бассейнъ. Возникновеніе вопроса о необходимости этого пути относится еще къ до военному времени. Потребность въ немъ сказывалась еще при наличности прежнихъ условій и соединеніи Москвы особымъ путемъ съ райономъ, снабжающимъ минеральнымъ топливомъ, признавалось уже тогда необходимымъ. Независимо отъ этого проэкта еще ранѣе возникалъ вопросъ о соединеніи г. Воронежа съ Москвой прямымъ путемъ, такъ какъ необходимость такого пути сказывалась уже очень давно. Проэктъ дороги Воронежъ-Москва былъ разработанъ Обществомъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ. Уже тогда интересы г. Воронежа и всей губерніи настоятельно требовали, а нынѣ уже болѣе требуютъ такого соединенія. Существующее соединеніе Воронежа съ Москвой не можетъ удовлетворять предъявляемыхъ тре-

бований, главнымъ образомъ въ силу перегруженности соединяющихъ Воронежъ съ Москвой участковъ Юго-Восточныхъ, Рязанско-Уральской и Московско-Казанской желѣзныхъ дорогъ, призванныхъ обслуживать также и другіе центры и расположенные къ востоку районы, а кромѣ того, въ силу чисто историческихъ причинъ, путь этотъ, постепенно сложившійся изъ отдѣльныхъ участковъ, является далеко не прямымъ и грузы вынуждены дѣлать излишній пробѣгъ во много десятковъ верстъ —.

По существующему проэкту линія Москва-Донецкій бассейнъ должна будетъ прорѣзать съ сѣвера на югъ всю Воронежскую губернію. Поэтому, хотя при сооруженіи дороги имѣются въ виду преимущественно интересы Москвы и движеніе по ней грузовъ между Москвой и Донецкимъ бассейномъ, тѣмъ не менѣе линія эта несомнѣнно должна имѣть весьма существенное значеніе для мѣстностей, по которымъ она будетъ проходить. Въ предѣлахъ губерній Воронежской, Харьковской и области Войска Донского дорога эта будетъ проходить черезъ богатый черноземный край, хозяйственная жизнь котораго за послѣднее время развивается быстрымъ темпомъ и который самъ по себѣ для мѣстныхъ нуждъ весьма нуждается въ новыхъ путяхъ сообщенія. Вслѣдствіе этого при выборѣ направленія новой линіи необходимо принять во вниманіе мѣстные интересы и нужды края, черезъ который она будетъ проходить,—поскольку эти интересы не будутъ нарушать основныхъ намѣченныхъ для сооруженія желѣзной дороги цѣлей.

По существующему проэкту направленія линіи въ предѣлахъ Воронежской губерніи она должна пересѣчь Землянскій, Воронежскій, Коротоякскій, Острогожскій и Бирюченскій уѣзды. Но проходя черезъ Воронежскій уѣздъ, линія эта проэктируется въ 10—20 верстахъ отъ г. Воронежа по правому берегу Дона, не заходя въ Воронежъ Указанное направленіе, при которомъ идущая въ Донецкій бассейнъ и пересѣкающая всю Воронежскую губернію желѣзная дорога минуетъ г. Воронежъ, не соотвѣтствуетъ не только интересамъ г. Воронежа и Воронежской губерніи, но весьма серьезно нарушитъ Государственные интересы.

Стремленіе соединять существующіе крупные центры вновь строящимися линіями вызывается не только интересами этихъ центровъ и прилегающихъ къ нимъ мѣстностей, но и интересами всего Государственнаго хозяйства въ цѣ-

ломъ Образованіе большихъ желѣзно-дорожныхъ узловъ въ крупныхъ населенныхъ пунктахъ создаетъ весьма благопріятныя условія для развитія въ нихъ торговой и промышленной жизни и содѣйствуетъ ихъ росту и обогащенію. Развитіе такихъ центровъ диктуется Государственными интересами, такъ какъ богатые города съ сильно развитой промышленностью и торговлей являются обильными источниками денежныхъ средствъ для Государства, получаемыхъ посредствомъ прямыхъ и косвенныхъ налоговъ, а также путемъ распространенія въ нихъ Государственныхъ займовъ, которые громадными суммами размѣщаются именно въ крупныхъ торговыхъ и промышленныхъ центрахъ. Особенное значеніе пріобрѣтаетъ развитіе большихъ городовъ теперь, когда съ окончаніемъ войны слѣдуетъ ожидать весьма значительнаго и быстраго роста промышленныхъ силъ страны. Для всей мѣстности, прилегающей и тяготѣющей къ городскому центру, чрезвычайно важно скрещеніе желѣзно-дорожныхъ линій и образованіе желѣзно-дорожныхъ узловъ, именно въ немъ непосредственно, такъ какъ создаетъ болѣе благопріятныя условія для сообщенія съ нимъ и съ другими пересѣкающими линіями. Напротивъ, образованіе новыхъ желѣзно-дорожныхъ узловъ вблизи отъ существующихъ торгово-промышленныхъ центровъ имѣетъ исключительно отрицательныя стороны и рѣзко нарушаютъ городскіе интересы. На мѣстѣ новаго скрещенія образуется искуственно новый центръ въ условіяхъ чисто случайныхъ и неблагопріятныхъ, развивающійся въ силу этого неправильно, а въ тоже время отвлекающій отъ близъ лежащаго города различныя учрежденія торгово-промышленнаго характера (элеваторы, холодильники, склады, конторы и т. д.) и населеніе и средства. Такимъ образомъ возникновеніе въ непосредственной близи отъ г. Воронежа при пересѣченіи новой дороги съ Кіево-Воронежской новаго желѣзно-дорожнаго узла должно нанести крупный ущербъ интересамъ г. Воронежа въ то время, какъ при непосредственномъ проведеніи черезъ него желѣзной дороги г. Воронежъ выигралъ бы чрезвычайно много, такъ какъ получилъ бы значительно болѣе близкое сообщеніе съ Москвой для вывоза продовольственныхъ грузовъ и полученія продуктовъ промышленности Московскаго района и что особенно важно--съ Донецкимъ бассейномъ - источникомъ металла и топлива, необходимыхъ быстро развивающейся въ настоящее время механической

промышленности г. Воронежа. Соединеніе съ большими желѣзно-дорожными линіями посредствомъ вѣтокъ или прилегающихъ участковъ другихъ желѣзныхъ дорогъ имѣетъ громадное неудобство, сказывающееся въ настоящее время съ особенною остротою и болью, когда города, лежащіе близъ большихъ желѣзно-дорожныхъ путей, являются фактически отрѣзанными отъ нихъ. Примѣромъ можетъ служить г. Воронежъ, соединяющійся съ Козлово-Ростовской линіей Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ 7-ми верстной вѣткой до ст. Огрожка и это неудовлетворительное соединеніе въ настоящее время весьма тяжело отражается на сообщеніи г. Воронежа и вслѣдствіе чего возникаетъ вопросъ о переустройствѣ желѣзно-дорожной линіи съ тѣмъ, чтобы она проходила черезъ г. Воронежъ. Желательно, чтобы съ новой дорогой не произошло столь же неблагопріятнаго положенія и не пришлось бы переустраивать ея сейчасъ же послѣ сооруженія

Наконецъ представляется крайне необходимымъ проходящую столь близко отъ Воронежа линію крупнаго Государственнаго значенія вплотную соединить съ Верхне-Донскимъ портомъ, каковымъ будетъ являться Воронежъ, и тѣмъ самымъ вполнѣ надлежащимъ образомъ связать ее съ воднымъ путемъ.

Измѣненія въ составленномъ нынѣ проэктѣ линіи при направленіи ея непосредственно черезъ городъ Воронежъ, были бы не слишкомъ значительны и хотя проведеніе пути черезъ самый городъ Воронежъ заставитъ его дважды пересѣчь рѣку Донъ, что можетъ нѣсколько удорожить стоимость постройки, тѣмъ не менѣе изложенныя выше соображенія вполнѣ оправдали бы этотъ излишній расходъ, и экслоатація ея при прихожденіи непосредственно черезъ городъ оказалась бы болѣе выгодной и съ избыткомъ покрыла бы всѣ излишніе расходы. Длина линіи вслѣдствіе проведенія ея черезъ г. Воронежъ не увеличилась бы, но въ случаѣ спрямленія ея въ предѣлахъ Воронежской губерніи могла бы даже значительно сократиться, такъ какъ проходя по Воронежской губерніи проэктируемая линія не придерживается прямого направленія, а дѣлаетъ крупныя уклоненія и заходъ въ Воронежъ могъ бы нѣсколько спрямить и сократить ее.

Практика желѣзно-дорожнаго строительства въ странахъ Западной Европы давно доказала необходимость про-

веденія всякихъ желѣзно-дорожныхъ линій черезъ лежащіе по направленію ихъ центры и необходимость образованія крупныхъ желѣзно-дорожныхъ узловъ. Поэтому дороги тамъ проводились отъ одного крупнаго пункта къ другому, не стѣсняясь нѣкоторыми отклоненіями въ стороны отъ прямого направленія и даже нѣкоторымъ удлинненіемъ пути. Если взглянуть на желѣзно-дорожную карту Западной Европы, то мы увидимъ большое количество развитыхъ желѣзно-дорожныхъ узловъ и всѣ желѣзно-дорожныя линіи какъ бы соединяютъ ихъ между собою. Въ результатѣ возможность наилучшаго использованія желѣзныхъ дорогъ для правильности самого движенія и для обслуживанія нуждъ всей страны.

Все изложенное выше полагаемъ съ достаточной очевидностью и несомнѣнностью доказываетъ необходимость измѣненія предполагаемаго направленія дороги Москва-Донецкій бассейнъ и проведенія ея черезъ самый городъ Воронежъ.

5.

Дорога Воронежъ—Орелъ.

Въ совѣщаніяхъ о предстоящемъ желѣзно-дорожномъ строительствѣ въ первой очереди относили постройку линіи Петроградъ—Орелъ. Необходимость этой линіи доказывалась недостаточностью существующихъ желѣзно-дорожныхъ путей, соединяющихъ крупнѣйшій и важнѣйшій центръ Россіи съ тѣми районами страны, изъ которыхъ Петроградъ долженъ получать необходимые ему грузы. Въ частности линія Петроградъ—Орелъ разсматривалась какъ продовольственная линія, долженствующая обезпечить Петроградъ продуктами сельскаго хозяйства и для этого проэктируемая линія должна была опуститься именно въ черноземный районъ, наиболѣе богатый сельско-хозяйственными продуктами. Не признавать важность и необходимость такой линіи—совершенно невозможно, такъ какъ послѣднее время особенно ярко доказало недостаточность существующихъ путей для правильнаго подвоза грузовъ къ Петрограду, въ частности же грузовъ продовольствія.

Однако, въ интересахъ наиболѣе правильнаго разрѣшенія поставленной задачи и для того, чтобы добиться дѣйствительной возможности удовлетворенія тѣхъ нуждъ, ради

которыхъ предполагается постройка новой дороги Петроградъ—Орелъ, было бы нецѣлесообразно довести новый путь только до Орла и на Орлѣ его остановить. Нецѣлесообразно это было бы съ различныхъ точекъ зрѣнія. Прежде всего городъ Орелъ находится лишь въ сѣверной части, на краю черноземной полосы, а потому никоимъ образомъ его нельзя разсматривать какъ тотъ центръ, который, служа средоточіемъ продовольственныхъ грузовъ, явился бы для нихъ отправнымъ пунктомъ на Петроградъ Для того, чтобы новая линія вполнѣ удовлетворительно разрѣшала одну изъ главнѣйшихъ поставленныхъ ей задачъ, ее необходимо опустить глубже внутрь продовольственнаго района до самаго его такъ сказать сердца, каковымъ по справедливости можно считать для восточной половины черноземной полосы именно городъ Воронежъ. Направляя новую линію на Орелъ, авторы ея несомнѣнно желали использовать для продовольственныхъ грузовъ не западную часть наиболѣе хлѣбородной полосы Россіи, а именно восточную, то-есть ту, въ которой, какъ доказывалось выше, наиболѣе важнымъ пунктомъ по торговлѣ сельско-хозяйственными продуктами является городъ Воронежъ. Такимъ образомъ проведеніе новой линіи далѣе за Орелъ черезъ Ливны и Землянскъ на Воронежъ—протяженіемъ приблизительно въ двѣсти съ небольшимъ верстъ, дало бы возможность вполнѣ разрѣшить продовольственныя задачи, поставленныя авторами проэкта новой дороги.

Помимо сказаннаго выше представляется чрезвычайно желательнымъ прямое соединеніе Петрограда съ Воронежемъ черезъ Орелъ. Какъ быстро развивающійся новый центръ, Воронежъ, конечно, весьма заинтересованъ въ наилучшемъ соединеніи его съ центромъ жизни Имперіи—Петроградомъ, а соедененіе его, какъ будущаго Верхне-Донского порта, представляется крайне необходимымъ и для Петрограда, такъ какъ непосредственно соединитъ его съ Донскимъ воднымъ путемъ.

Для достиженія всѣхъ вышеуказанныхъ цѣлей нужно лишь построить новую дорогу между Воронежемъ и Орломъ на протяженіи приблизительно 225 верстъ, при чемъ дорога эта пройдетъ черезъ край, также весьма нуждающійся въ новыхъ путяхъ. Городъ Землянскъ давно уже ждетъ соединенія его съ рельсовой сѣтью. Землянскій уѣздъ является однимъ изъ плодороднѣйшихъ въ Воронежской губерніи,

Елецкій, Ливенекій, и Мало Архангельскій уѣзды являются наиболѣе хлѣбородными уѣздами Орловской губерніи, а Ливны крупнымъ торговымъ пунктомъ Такимъ образомъ и все протяженіе предлагаемой новой линіи должно во первыхъ способствовать развитію богатаго края, а также служить главной цѣли—собиранію продовольственныхъ грузовъ. Принявъ во вниманіе всѣ эти соображенія, надлежитъ признать, что новая желѣзная дорога Петраградъ-Орелъ должна быть доведена до Воронежа и что сооруженіе участка Орелъ-Воронежъ является существенно необходимымъ, какъ для всей проэтируемой линіи, такъ и для интересовъ мѣстнаго края.

6.

Дорога Воронежъ—Саратовъ.

Въ недалекомъ будущемъ должна закончиться постройка, сооружаемая нынѣ желѣзная дорога Уральскъ-Илецкъ, а вопросъ о постройкѣ у Саратова желѣзно-дорожнаго моста черезъ Волгу, судя по появлявшимся въ печати свѣдѣніямъ, также считается окончательно рѣшеннымъ. Эта новая желѣзная дорога и Саратовскій мостъ должны будутъ соединить городъ Саратовъ прямымъ путемъ съ Средней Азіей и черезъ него дать выходъ средне-азіатскимъ грузамъ во всю южную половину Европейской Россіи. Развитіе Туркестанскаго края происходитъ настолько ускореннымъ темпомъ и такъ очевидно для всѣхъ возрастающее значеніе его, что нѣтъ надобности доказывать, какое значеніе для Европейской Россіи будутъ въ ближайшемъ будущемъ имѣть средне-азіатскіе грузы. Товарный обмѣнъ южной половины Европейской Россіи съ Туркестантскимъ краемъ въ недалекомъ будущемъ долженъ будетъ достигнуть грандіозныхъ размѣровъ въ виду того, что обѣ эти по природнымъ условіямъ весьма богатыя части Имперіи рѣзко различаются въ климатическомъ отношеніи, а потому значительная часть ихъ продуктовъ не можетъ производиться въ обоихъ этихъ районахъ,—напротивъ, Югъ Россіи будетъ крайне нуждаться въ продуктахъ Средней Азіи (хлопкѣ, шелкѣ, рисѣ и т. д.) и наоборотъ—Средняя Азія будетъ нуждаться въ хлѣбѣ, такъ какъ скученность жителей въ плодородныхъ мѣстностяхъ Средней Азіи и особоблагопріятныя природныя условія будутъ заставлять Средне-Азіатскій край развивать наиболѣе цѣнныя культуры.

Съ Москвой, Сѣверомъ и центромъ Россіи Средне- Азіатскій край будетъ соединяться, какъ нынѣ черезъ Самару,— Югъ же Россіи и Западъ найдутъ себѣ болѣе короткій путь—черезъ Саратовъ. Далѣе Саратова пути для этихъ грузовъ на Западъ и Юго-Западъ Россіи сейчасъ не имѣется. Рязанско-Уральская дорога, идущая съ Саратова на Козловъ, поднимается къ Сѣверу и слишкомъ загружена и нынѣ мѣстными грузами. Необходимо дать новый выходъ и соединить для этого Саратовъ съ лежащими на Западъ отъ него центрами и единственнымъ такимъ соединеніемъ, которое вполнѣ бы отвѣчало поставленной цѣли, является линія Саратовъ-Воронежъ Эта линія свяжетъ Среднюю Азію съ Южно-Русскимъ земледѣльческимъ райономъ и дастъ ей прямое сообщеніе съ Западной границей. Образуется почти прямая линія Илецкъ-Уральскъ-, Саратовъ-Воронежъ, Курскъ-Кіевъ и Средняя Азія соединится такимъ образомъ съ Волгой, Верхнимъ Дономъ, Днѣпромъ и далѣе—Западной границей Черезъ Воронежъ же достигнется соединеніе также съ Харьковомъ и лежащимъ на Юго-Западъ отъ него райономъ по постройкѣ линіи Харьковъ-Пенза.

Такимъ образомъ предлагаемая линія Воронежъ-Саратовъ, создавая прямой путь съ Западной границы въ Среднюю Азію черезъ всю Россію, наиболѣе совершеннымъ образомъ разрѣшитъ вопросъ о соединеніи нашего Юга съ Туркестанскимъ краемъ. Указанное назначеніе дороги Воронежъ-Саратовъ не исчерпываетъ всего значенія ея. Линія эта крайне необходима и какъ соединеніе двухъ крупныхъ развивающихся пунктовъ на Волгѣ и на Верхнемъ Дону и потому, что ей предстоитъ пересѣчь край, слабо обслуженный желѣзными дорогами, но очень богатый по своимъ природнымъ условіямъ. Въ предѣлахъ уѣздовъ Воронежскаго, Бобровскаго, Борисоглѣбскаго и Балашовскаго она прорѣжетъ наиболѣе плодородныя мѣстности Восточной Россіи, а потому сооруженіе этой линіи имѣло бы уже большой смыслъ и для чисто мѣстныхъ грузовъ Желательно, чтобы проэктируемая линія прошла и черезъ Балашовъ, большой хлѣбо-торговый центръ, лежащій почти на прямой линіи между Воронежемъ и Саратовомъ Хозяйственная жизнь Воронежскаго края и теперь тѣсно связана съ этими лежащими на востокъ отъ него районами, а потому правильное соединеніе ихъ уже нынѣ является необходимостью.

7.

Дорога Воронежъ-Прохладная.

Необходимость соединенія Кавказа съ центральной Россіей новыми путями давала себя знать еще за долго до начала войны. Въ числѣ различныхъ проэктовъ желѣзнодорожныхъ линій для соединенія Кавказа съ Россіей наиболѣе близкимъ къ осуществленію являлся проэктъ желѣзной дороги Козловъ-Прохладная. Этотъ проэктъ получилъ уже надлежащее утвержденіе и передъ войной ожидалась постройка дороги. Теперь при разсмотрѣніи плановъ желѣзно-дорожнаго строительства на предстоящее пятилѣтіе дорога Козловъ-Прохладная признана одной изъ наиболѣе важныхъ и вслѣдствіе этого сооруженіе ея отнесено къ ближайшей очереди. Совершенно излишне, конечно, снова доказывать не возбуждающій никакихъ сомнѣній вопросъ о необходимости новыхъ соединеній крупнѣйшихъ русскихъ центровъ Москвы и Петрограда съ Кавказомъ и при томъ едва ли возникнетъ сомнѣніе въ томъ, что вывести новый путь изъ Россіи на Кавказъ всего цѣлесообразнѣе именно къ станціи Прохладной, такъ какъ пунктъ этотъ является достаточно центральнымъ, чрезвычайно подходитъ по направленію проходящихъ черезъ него нынѣ желѣзныхъ дорогъ, лежитъ по направленію къ начальному мѣсту проэктируемой Перевальной желѣзной дороги, а также и въ силу того, что по пути къ Прохладной желѣзная дорога должна пересѣчь наиболѣе нуждающуюся въ новыхъ путяхъ мѣстность. Направляясь къ западу отъ Прохладной, новая дорога приближалась бы къ уже существующимъ путямъ, а направляясь къ востоку, попадала бы въ пустынную и мало плодородную мѣстность Калмыцкихъ Степей. Однако въ вышеуказанномъ проэктѣ новаго соединенія Русскихъ центровъ съ Кавказомъ отправной пунктъ новой линіи Козловъ избранъ совершенно неправильно Представлялось бы несомнѣнно болѣе цѣлесообразнымъ, какъ въ силу обще-Государственныхъ интересовъ, такъ и въ силу интересовъ мѣстныхъ, повести новую дорогу на станцію Прохладная не отъ Козлова, а отъ Воронежа. Прежде всего остановимся на интересахъ наиболѣе правильнаго разрѣшенія главной задачи—соединенія Петрограда и Москвы съ Кавказомъ. Имѣя въ виду нынѣ существующія дороги, казалось бы

дѣйствительно что направленіе на Козловъ даетъ извѣстныя преимущества, такъ какъ Воронежъ не имѣетъ прямого соединенія съ Москвой. Очевидно этимъ и слѣдуетъ объяснить то обстоятельство, что при составленіи проэкта исходнымъ пунктомъ былъ принятъ не крупный центръ въ видѣ Воронежа, лежащій почти какъ разъ на прямой линіи Москва-Прохладная, а значительно болѣе мелкій—Козловъ, лежащій къ тому же болѣе въ сторонѣ отъ прямого пути. Однако, въ данный моментъ, когда не возбуждаетъ никакихъ сомнѣній, что желѣзно-дорожное строительство должно развиваться по опредѣленному плану, когда представляется совершенно несомнѣннымъ, что проведеніе новыхъ линій должно быть координировано не только съ существующими желѣзными дорогами, но и съ дорогами, предположенными къ постройкѣ, вопросъ о пути соединенія Москвы съ Кавказомъ долженъ представиться совершенно въ иномъ видѣ. Какъ выше указывалось, на первой очереди стоитъ постройка желѣзной дороги Москва—Донецкій бассейнъ. По существующему проэкту дорога эта должна пройти въ разстояніи одного десятка верстъ отъ Воронежа, но надо надѣяться, что услышаны будутъ справедливыя просьбы Воронежскаго Городского Управленія и дорога пройдетъ черезъ самый Воронежъ. Съ этой линіей, долженствующей прямо соединить Воронежъ съ Москвой, необходимо считаться, такъ какъ она несомнѣнно будетъ осуществлена въ самую ближайшую очередь. И вотъ тогда вопросъ о соединеніи Москвы съ Кавказомъ долженъ получить уже совершенно другое разрѣшеніе. Несомнѣнно, что наиболѣе прямой, а слѣдовательно и болѣе удобный путь изъ Москвы къ Прохладной долженъ будетъ пролегать черезъ Воронежъ. Самъ по себѣ Воронежъ, какъ значительно болѣе крупный центръ и будущій портъ, заслуживаетъ безусловнаго предпочтенія передъ Козловомъ и особеннаго вниманія.

Наконецъ линія Козловъ-Москва слишкомъ перегружена и нынѣ и лишь въ самой слабой степени смогла бы обслуживать движеніе грузовъ между Кавказомъ и Москвой.

Выше говорилось о необходимости соединенія Воронежа съ Орломъ, чѣмъ достигалось бы новое весьма удобное сообщеніе съ Петроградомъ. Нужно надѣяться, что при постройкѣ дороги Петроградъ-Орелъ потребность продленія ея до Воронежа будетъ признана и путь этотъ получитъ осуществленіе. Тогда направленіе пути изъ Прохладной на

Воронежъ представило бы новое громадное преимущество. Имъ создавалось бы прямое сообщеніе Кавказа съ Петроградомъ, минуя загруженный Московскій узелъ. Уже одна эта цѣль должна была бы вполнѣ оправдать и сооруженіе дороги Орелъ-Воронежъ и направленіе пути отъ Прохладной вмѣсто Козлова на Воронежъ.

Теперь перейдемъ къ мѣстнымъ интересамъ той области, которую должна прорѣзать новая проэктируемая дорога. Въ южной своей части направленія ея на оронежъ или на Козловъ не представляетъ почти никакой разницы, такъ какъ она пройдетъ совершенно по одинаковому району и отклоненіе ея къ западу при направленіи на Воронежъ окажется незначительно. Но въ Сѣверной части, напротивъ, разница окажется весьма замѣтная. Прежде всего въ самой Сѣверной части, направляясь на югъ отъ Козлова, дорога на значительномъ протяженіи будетъ проходить вблизи линіи Грязе-Царицынской желѣзной дороги, она не пересѣчетъ ни одного крупнаго пункта, а пересѣкая Харьково-Балашовскую дорогу, должна будетъ итти совсѣмъ вблизи вѣтки Таловая-Калачъ-параллельно ей Сѣвернѣе Балашовской дороги она должна будетъ проходить вблизи Аннинской вѣтки Юго-Восточныхъ жел. дорогъ Далѣе, пересѣкши рѣку Донъ, она пойдетъ невдалекѣ теченія рѣки Дона, въ той части, гдѣ онъ течетъ съ сѣвера на югъ.

Теперь, по предлагаемому проэкту, выходя изъ Воронежа, линія эта должна была бы пройти черезъ Бобровъ, Павловскъ, и Богучаръ, то-есть черезъ три уѣздныхъ города, два изъ которыхъ до сихъ поръ стоятъ вдалекѣ отъ желѣзной дороги и давно уже нуждаются въ желѣзно-дорожномъ пути и ожидаютъ своей очереди. Къ югу отъ Богучара, пересѣкая Донскую область, дорога будетъ проходить районъ, удаленный отъ всякихъ путей сообщенія, въ томъ числѣ и отъ рѣки Дона и болѣе природный, чѣмъ районъ предыдущаго направленія. Наконецъ, не лишено значенія и то, что дорога по направленію на Воронежъ была бы болѣе чѣмъ на 100 верстъ короче дороги на Козловъ, а между тѣмъ представитъ болѣе короткое соединеніе съ центрами.

Полагаемъ, что всѣ вышеприведенные доводы достаточно доказываютъ необходимость проведенія новой дороги съ Кавказа именно черезъ Воронежъ, а потому справедливыя желанія г. Воронежа сдѣлаться мѣстомъ пересѣченія путей изъ нашихъ столицъ и Кавказа—должны быть уважены.

Дорога Харьковъ-Пенза.

Въ заключеніе считаемъ необходимымъ остановиться на утвержденномъ уже во время войны проэктѣ линіи Харьковъ-Пенза Линія эта проэктирована черезъ станцію Анопкино въ сорока верстахъ къ югу отъ Воронежа и къ Воронежу должна быть проведена лишь вѣтка отъ станціи Тулиново-мѣста пересѣченія дороги Харьковъ-Пенза съ Анненской вѣткой. Выше уже было достаточно указано на чрезвычайный вредъ для развитія торговыхъ и промышленныхъ центровъ образованія вблизи нихъ новыхъ желѣзнодорожныхъ узловъ, также на неудобство и нецѣлесообразность соединенія при помощи отдѣльныхъ вѣтокъ и отъ обхода новыми дорогами существующихъ центровъ. Въ силу изложенныхъ соображеній проэктируемое направленіе Харьковъ-Пенза рѣзко и жестоко нарушаетъ интересы города Воронежа. Почти всѣ общественныя и Правительственныя учрежденія при обсужденіи конкурирующихъ проэктовъ линіи Харьковъ-Пенза высказались за направленіе ея черезъ Воронежъ; это даетъ смѣлость утверждать, что не только городскіе интересы требуютъ измѣненія направленія линіи, но и интересы всего района въ цѣломъ и интересы государства. Противовѣсомъ могутъ являться лишь чисто личные интересы отдѣльныхъ собственниковъ и частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, которые, разумѣется, должны отступить на второй планъ.

Въ текущемъ году Г. Министръ Путей Сообщенія издалъ распоряженіе, чтобы при составленіи проэктовъ новыхъ желѣзно-дорожныхъ линій-послѣднія не проходили бы мимо вблизи разположенныхъ городовъ, а проходили бы непосредственно черезъ нихъ. Разумѣется, такая система вполнѣ соотвѣтствуетъ задачамъ разумнаго желѣзно-дорожнаго строительства. Все дѣло разработки проэктовъ новыхъ дорогъ нынѣ пріобрѣтаетъ такой характеръ, при которомъ есть надежда, что интересы обще-Государственные и мѣстные не будутъ нарушены въ пользу интересовъ частныхъ, поэтому является надежда на то, чтобы вновь пересмотрѣть вопросъ о направленіи дороги Харьковъ-Пенза и рѣшить его такъ, какъ это несомнѣнно болѣе соотвѣтствуетъ общественнымъ интересамъ, именно проведеніемъ дороги черезъ са-

мый городъ Воронежъ. Говорить о необходимостис амой дороги представляется излишнимъ, такъ какъ она получила офиціальное признаніе. Въ виду изложеннаго всѣмъ заинтересованнымъ общественнымъ учрежденіямъ надлежитъ немедленно возбудить энергичныя ходатайства о пересмотрѣ проэкта линіи Харьковъ-Пенза и о направленіи этой дороги черезъ г. Воронежъ.

Сдѣланный обзоръ тѣхъ желѣзно-дорожныхъ путей, въ которыхъ чувствуется потребность для Воронежскаго края, является по необходимости слишкомъ общимъ, въ немъ нѣтъ ни детальной разработки направленія линій, ни цифрового матеріала, который относился бы къ количеству грузовъ, могущихъ поступить на ту или иную дорогу. Однако, по самому существу затронутыхъ въ обзорѣ вопросовъ возможность приведенія такихъ точныхъ данныхъ была исключена, такъ какъ установленіе точныхъ направленій возможно лишь въ результатѣ надлежащихъ изысканій, а цѣль настоящаго обзора намѣтить лишь пути для такихъ изысканій, установивъ принципіальную важность общихъ направленій; данныя же о количествѣ грузовъ, являющіяся и при точныхъ изслѣдованіяхъ и изысканіяхъ, весьма гадательными, въ настоящій моментъ совершенно не подлежатъ учету, такъ какъ хозяйственная жизнь всей страны нарушена, чувствуется лишь общій громадный недостатокъ въ транспортныхъ средствахъ и есть возможность высказывать лишь общія соображенія на основаніи всей картины хозяйственной жизни страны. Въ обзорѣ указаны тѣ линіи желѣзныхъ дорогъ, проведеніе которыхъ вполнѣ цѣлесообразное съ общей Государственной точки зрѣнія, является крайне желательнымъ въ интересахъ Воронежскаго края, поэтому представилось бы чрезвычайно полезнымъ для будущаго всего нашего края, чтобы мѣстныя общественныя учрежденія отнеслись внимательно къ нашимъ нуждамъ по сооруженію новыхъ желѣзно-дорожныхъ путей и энергичными рѣшительными ходатайствами дибились бы ихъ осуществленія въ наиболѣе желательномъ и выгодномъ для всего Воронежскаго края видѣ.

